

1. Obiekt ZESPÓŁ

STACJA KOLEJOWA "BIAŁOŚLIWIE" - ZESPÓŁ

2. Czas powstania

1851/1880

3. Miejscowość

BIAŁOŚLIWIE

11. Stacja "Białośliwie" od wsch., neg. 1500/538/5, bud. dworca, neg. 1500/527/1, orientacja



4. Adres

89-340 Białosławie

ul. Dworcowa

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wielkopolskie

gmina Białosławie  
powiat pilski

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Weißenhöhe (do 1918 r.)

7. Przynależność administracyjna  
przed 1 VI 1975

województwo poznańskie

powiat wyrzyski

8. Właściciel i jego adres

Zakład Nieruchomości PKP

76-200 Słupsk  
ul. Wojska Polskiego 28

9. Użytkownik i jego adres

Zakład Nieruchomości PKP

76-200 Słupsk  
ul. Wojska Polskiego 28

10. Rejestr zabytków

Nr 114/Wlkp/A data 24.01.2007





## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Stację "Białośliwie" założono w 1851 r. podczas budowy linii kolei wschodniej z Berlina do Królewca (Ostbahn). Była to pierwsza w Prusach linia kolejowa budowana z inicjatywy i finansowana przez państwo. Spowodowane to było znaczeniem strategicznym linii (wystąpienie sztabu generalnego z żądaniem budowy bezpośredniego połączenia Berlina z Królewcem, z możliwością przedłużenia linii do granicy Rosji. Wiosną 1843 roku na mocy zarządzenia ministra finansów (z 22 listopada 1842) rozpoczęto terenowe prace planistyczne.

Rządowe projekty budowy linii kolei wschodniej sumptem państwowym nie znalazły aprobaty w parlamencie. Na posiedzeniu w dniu 8 czerwca 1847 roku za projektem ustawy o finansowaniu budowy głosowało 179 posłów, a przeciw 369. Dopiero Wiosna Ludów w 1848 roku przyspieszyła decyzję o rozpoczęciu budowy linii kolejowej na odcinku Krzyż - Piła - Bydgoszcz. Decyzją rządową z dnia 14 czerwca 1848 roku uzasadnioną koniecznością zatrudnienia bezrobotnych przystąpiono do prac. W dniu 26 czerwca 1848 roku przybył do Krzyża pierwszy transport robotników kolejowych z Berlina, w liczbie 200 osób. Po nim przybyły następne, znacznie liczniejsze. W końcu września 1848 roku na odcinku Krzyż - Piła pracowało już 1300 robotników. Dokonano również koncentracji wojsk. W Wieleniu zakwaterowano kompanie żołnierzy IX pułku piechoty ze Szczecina, a w Trzciance szwadron ułanów. Na odcinku Krzyż - Piła uruchomiono 3 biura budowy: w Wieleniu, Trzciance i Pile.

W czerwcu 1848 roku powołano Królewską Komisję dla Kolei Wschodniej, którą z listopada tego roku przekształcono w Królewską Dyрекcję Kolei Wschodniej. Miała ona wszelkie prawa urzędów państwowych i podlegała bezpośrednio ministerstwu handlu, wytwórczości i robót publicznych. Była to pierwsza państwowa dyrekcja kolejowa w Prusach.

**ciąg dalszy opisu w załączniku nr 1.**

## 13. Opis ( sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje )

**Sytuacja.** Stację kolejową "Białośliwie" usytuowana jest w kilometrze 111 linii Toruń - Bydgoszcz - Piła na odcinku międzystacyjny Krostkowo - Miasteczko Krajeńskie. Zabudowania zespołu stacji położone są w południowej części miasteczka, na wschód od drogi kołowej Wysoka - Białośliwie - Szamocin. Zespół stacji składa się z budynków położonych przy ul. Dworcowej w lini torów, które prowadzone są w orientacji wschód-zachód a granice stanowią budynki nastwini (B1 od wschodu i B2 od zachodu). Budynek dworca (ul. Dworcowa 3) wolnostojący położony jest na północ od torów. W linii zabudowy dworca położone są budynki poczty (ul. Dworcowa 2) i budynek mieszkalny z gospodarczym (ul. Dworcowa 1). Zespół dwóch budynków mieszkalnych z gospodarczymi położony jest w odległości ok. 200 m na wschód od budynku dworca (ul. Dworcowa 4 i 5). Budynki ul. Dworcowa 7, 10, 11 i 12 położone są przy bocznej ulicy, która prowadzona jest na północ od ul. Dworcowej. Są to budynki wzniesione w ok. 1910 roku. Magazyn ekspedycji kolejowej z rampą zai. wyładowniczą położony jest po przeciwnej stronie torów w stosunku do bud. dworca. Była to stacja o dużym znaczeniu gospodarczym dla okolicznych miejscowości, z bocznkami i placami przeładunkowymi. Do stacji prowadzi droga brukowana kamieniem polnym oraz kostką granitową, którą wtórnie pokryto dywanikiem bitumicznym. Teren po przeciwnej stronie ul. Dworcowej nie jest zabudowany. Wcześniej prowadzona była tu bocznicza kolejki wąskotorowej (Wyrzyckich Kolei Dojazdowych) zbudowana w latach 1893-1895. W Białośliwii tory wąskotorówki doprowadzone były do rzeki Noteć gdzie funkcjonował port rzeczny.

Na zespół stacji kolejowej "Białośliwie" składa się kilka obiektów kubaturowych: dworzec, poczta, magazyn ekspedycji kolejowej i budynki mieszkalne przy ul. Dworcowej 1, 4, 5, 7, 10, 11, 12.

**1. DWORZEC - ul. Dworcowa 3 (1851)-** Budynek wolnostojący położony wzdłuż torów po północnej stronie stacji.

**Materiał.** Dworzec posadowiony fundamentach murowanych z kamienia ciosanego i polnego. Fundamenty przechodzą w cokół o wysokości 0,80 m. Ściany nośne i ściany działowe murowane z cegły na zaprawie cementowo-wapiennej. Mury z zewnątrz i od wewnątrz tynkowane. Strop nad piwnicą ceramiczny, systemu Kleina. Pozostałe stropy drewniane, belkowe z tynkowaną podsufitką, oparte na murach nośnych oraz ścianach działowych. W piwnicy posadzka betonowa. Na parterze posadzki z płytek lastriko, pozostałe podłogi drewniane, deskowe. Schody do piwnicy kamienne, granitowe, zabiegowe. W kondygnacjach nadziemnych schody drewniane, policzkowe, dwubiegowe z balustradą z toczonych tralek: z parteru na piętro dwubiegowe, z piętra na poddasze zabiegowe. Dach wykonany w konstrukcji drewnianej o małym kącie nachylenia połaci, kryty papą bitumiczną. Wieżba dachowa drewniana, krokwiowo-płatwiowa ze ścianką kolankową. Stolarka okienna drewniana, podwójna oraz pojedyncza klatki schodowej. Drzwi zewnętrzne drewniane, dwuskrzydłowe z nadświetlami. Drzwi wewnętrzne płycinowe.

**Plan i bryła.** Budynek o złożonym planie i bryle. Składa się z trzech zasadniczych części. Centralna założona na planie prostokąta o wymiarach 13,80 x 10,00 m, dwukondygnacyjna z częściowym podpiwniczeniem. Od strony zachodniej pomieszczenie dawnej restauracji na planie prostokąta i wymiarach 11,50 x 8,60 m, jednokondygnacyjna, częściowo podpiwniczona. Skrzydło wschodnie na planie prostokąta o wymiarach 4,00 x 7,80 m z klatką schodową i pomieszczeniem naczelnika, jednokondygnacyjna z użytkowym poddaszem. Wszystkie części budynku przykryte są dachami dwuspadowymi o minimalnym spadku z jednakowym układem kalenic wschód-zachód. Poczekalnie usytuowano na parterze w części centralnej budynku, a pozostałe zajmowały pomieszczenia obsługi ruchu osobowego i towarowego (kasa, pomieszczenia administracyjno-socjalne). Na piętrze usytuowano dwa mieszkania.

**Elewacje.** Elewacje budynku jednorodne dla wszystkich części tynkowane i malowane współcześnie farbą emulsyjną na kolor żółty z detalem architektonicznym w kolorze brązowym. Farbą emulsyjną pomalowany również kamienny cokół. Otwory okienne prostokątne, ujęte w tynkowane, malowane na kolor brązowy opaski zwieńczone od góry odcinkami gzymśów. Podziały poziome wprowadzone przez gzymсы międzykondygnacyjne i oddzielające bryłę główną od poddasza. W szczytach części głównej okna doświetlające poddasze, prostokątne zgrupowane w trzy pod wspólnym gzymsem flankowane po bokach małymi okulusami otworów wentylacyjnych. W poddaszu od strony peronów zamurowany, okrągły otwór po zlikwidowanym zegarze.

**Instalacje.** Elektryczna, grzewcza (piece), telefoniczna. Instalacja odgromowa, rynny i rury spustowe sprawne.



<p>14. Kubatura</p> <p>bud. dworca - 684,22 m<sup>2</sup>  Pocztą - 680,20 m<sup>3</sup>  magazyn - 940,00 m<sup>3</sup>  budynki mieszkalne patrz rubryka 13.</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>bud. dworca - 172,58 m<sup>2</sup>  Pocztą - 154,20 m<sup>2</sup>  magazyn - 180,20 m<sup>2</sup>  budynki mieszkalne patrz rubryka 13.</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>Utrzymanie ruchu składów, obsługa ruchu osobowego i towarowego. Funkcja mieszkaniowa.</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>Funkcja mieszkaniowa.  Magazyn nieużytkowany.</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie</p> <p>W trakcie eksploatacji stacji prace konserwacyjne i okresowe remonty obiektów kubaturowych wykonywano na bieżąco. W końcu lat 70. XX w. przeprowadzono remont generalny obiektów stacji kolejowej (odnowiono elewacje, przełożono dach, wymieniono częściowo stolarkę okienną i drzwiową zewnętrzną budynków).</p>		<p>19. Stan zachowania ( fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje )</p> <p>Układ przestrzenny stacji kolejowej został zachowany. Dworzec pełni funkcję mieszkaniową i w ograniczonym zakresie służy obsłudze pasażerów.</p> <p>Stan zachowania fundamentów, ścian zewnętrznych i wewnętrznych, stropów i więźby budynków stacji kolejowej dobry. Fundamenty dworca zawilgocone, pokrycie dachu nieszczelne częściowo uszkodzone.</p> <p>Obiekty kubaturowe stacji kolejowej użytkowane pozostają w dobrym stanie technicznym. Remontu wymagają jedynie elewacje budynków.</p> <p>Brak obiektów zdewastowanych, zagrożonych fizyczną likwidacją.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Stacja kolejowa "Białośliwie" prezentuje walory historyczno-techniczne oraz architektoniczne. Stanowi unikalny przykład zabudowy stacji dla wielkopolskich linii kolejowych. Zespół stacji w sposób znaczący kształtuje krajobraz kulturowy tej części miejscowości.</p> <p>Utrzymać bryły i elewacje obiektów stacji. Zespół stacji kwalifikuje się do objęcia ochroną prawną - wpisu do rejestru zabytków.</p> <p>Programy prac remontowo-budowlanych uzgadniać z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.</p>	



21. Akta archiwalne ( rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania )

- Kartoteka środków trwałych, w: PKP Zakład Nieruchomości w Słupsku.

24. Uwagi różne

25. Opracował: **Program komputerowy karty - Word for Windows - BSiDZT S. Januszewski**

tekst                      mgr inż. Leszek Budych 5 września 2001 r.

plany, rysunki        mgr inż. arch. Anna Broniewska 18 września 2001 r.

zdjęcia fotogr.      mgr inż. Leszek Budych 5 lipca 2001 r.

miejsce przechowywania negatywów    BSiDZT S. Januszewski

**KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !**

22. Bibliografia

- Teresa Dohnalowa, Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815-1914, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Poznań 1976.
- Stationsverzeichnis Dereisenbahnen Europas 1929, Herausgegeben von A. Nether, Berlin 1929.
- J. Mierzyński, Z dziejów kolejnictwa w rejonie nadnoteckim - Linia Krzyż - Piła - Bydgoszcz, w: Roczniki Nadnoteckie, tom 8 z 1977 r. zesz 1. s 100-109.
- Henryk Zięba, Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, t. 1, Okres 1848-1945, Drukarnia Kolejowa w Poznaniu, Poznań 1989.
- Henryk Zięba, Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, t. 2, Okres 1945-1992, Drukarnia Kolejowa w Poznaniu, Poznań 1993.
- Jerzy Pawłowski, "OSTBAHN" - czyli polski odcinek dawnej niemieckiej "Kolei Wschodniej" Berlin - Królewiec, w: Koleje małe i duże 1/2001 str. 10-25.
- P. Czech, OSTBAHN - opis techniczny polskiego odcinka linii, w: Koleje małe i duże 2/2001 str. 22-28.

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach ( daty, imiona i nazwiska wypełniających )

23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne ( rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury )

27. Załączniki

- Nr 1 - Dokończenie opisu rubryki 12 i plan sytuacyjny
- Nr 2 - Dokumentacja fotograficzna i rzut bud. dworca
- Nr 3/7 - Dokumentacja fotograficzna
- Nr 8 - Dokończenie opisu rubryki 13



1. Miejscowość <b>BIAŁOŚLIWIE</b>	2. Obiekt <b>Z E S P Ó Ł</b> <b>STACJA KOLEJOWA</b> <b>"BIAŁOŚLIWIE"</b>	3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego ) Dokończenie opisu rubr. 12 i 13 - plan sytuacyjny stacji - Verte !
--------------------------------------	--	--

Dokończenie opisu rubr. 12.

Roboty ziemne na odcinku Piła - Bydgoszcz rozpoczęto we wrześniu 1848 roku od usypania nasypu kolejowego koło miejscowości Osiek w powiecie wyrzyskim. Lini przebiega tu przez podmokłe, torfowo-bagienne tereny Doliny Górnej Noteci, co w trakcie budowy wymagało usypywania nasypów, a nawiezione masy żwiru wsiąkały w podmokły teren. Również i tu zaangażowano, na żądanie władz berlińskich, bezrobotnych z Berlina. Do Miasteczka Krajeńskiego, Wyrzyska i Nakła sprowadzono silne garnizony wojskowe.

Dopiero 7 grudnia 1849 roku parlament pruski uchwalił ustawę o przyznaniu funduszy na budowę linii z Krzyża przez Bydgoszcz, Tczew do królewca i z Tczewa do Gdańska. W czerwcu 1851 roku na budowie odcinka z Krzyża do Gdańska zatrudnionych było 12 250 pracowników. Budowę linii na odcinku z Krzyża do Bydgoszczy zakończono w lipcu 1851 roku. Oddanie linii do eksploatacji odbywało się w obecności króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV, który wraz z ministrem handlu Augustem von der Heydtem dokonał uroczystego przejazdu linią w dniu 25 lipca 1851 roku a pierwszy pociąg osobowy z Bydgoszczy do Berlina (przez Piłę, Krzyż, Stargard, Szczecin), został wyprawiony w dniu 27 lipca 1851 r. Poza rozbudowanym w ważny węzeł kolejowy Krzyżem na linii zbudowano stacje kolejowe w Wieleniu, Trzciance, Pile, Miasteczku Krajeńskim, Białosławiu, Osieku i Nakle, a przystanki osobowe w Biernatowie i Stobnie. Stacje tego odcinka były początkowo zaopatrzone jedynie w najniezbędniejsze urządzenia techniczno ruchowe oraz prymitywne, drewniane budynki. W 1873 roku oddano do eksploatacji odcinek magistrali kolejowej Piła - Złotów - Tczew. Nowa linia skracająca, w porównaniu do poprzedniej, o 36 km drogę z Berlina do Królewca (linia z Piły przez Złotów do Tczewa już w 1876 roku zyskała 2 tor). Odcinek linii z Piły do Bydgoszczy przez Białosławie zyskał drugi tor dopiero w latach 1888-89.

W 1875 roku zespół stacji kolejowej w Białosławiu składał się z: Dworzec klasy Ib. Wieś o 1800 mieszkańców. Urządzenia kolejowe: budynek stacyjny z 2 poczekalniami o łącznej powierzchni 94 m<sup>2</sup> i mieszkaniami służbowymi dla 2 urzędników i restauratora, 3 budynki mieszkalne dla pracowników, magazyn towarowy, 2 tory ogólnie za- i wyładunkowe o pojemności 50 osi, rampa bydłowa, waga decymalna, skrajnik ładunkowy. Obsada personalna: zawiadowca stacji II klasy, 2 diatariuszy stacyjnych, 4 zwrotniczych, robotnik magazynowy, robotnik stacyjny. Inne dane: 3 place składowe o powierzchni 280 m<sup>2</sup> - wydzierżawione.

Współcześnie na zespół stacji składa się bud. dworcowy, bud. poczty, magazyn ekspedycji kolejowej, szalec stacyjny oraz budynki mieszkalne pracowników kolei. Dworzec służył do obsługi ruchu osobowego - na parterze ulokowana była kasa, poczekalnie I i II klasy, pomieszczenia obsługi ruchu, itp. oraz towarowego linii kolejowej. Budynki mieszkalne wzniesiono w celu zapewnienia pracownikom stacji kolejowej lokali mieszkaniowych. Budynki usytuowano w pobliżu dworca - usprawniało to zarządzanie obsługą ruchu osobowego i towarowego oraz zmniejszał fluktuację i migrację pracowników kolei.

Dworzec, jest to klasycystyczny, dwukondygnacyjny budynek z jednokondygnacyjnym skrzydłem. Murowany i tynkowany ma czytelną fasadę i dach o minimalnym spadku. Dworzec jest przejawem typowego dla ówczesnego środowiska berlińskiego adaptowania architektury willowej do potrzeb budownictwa użyteczności publicznej.

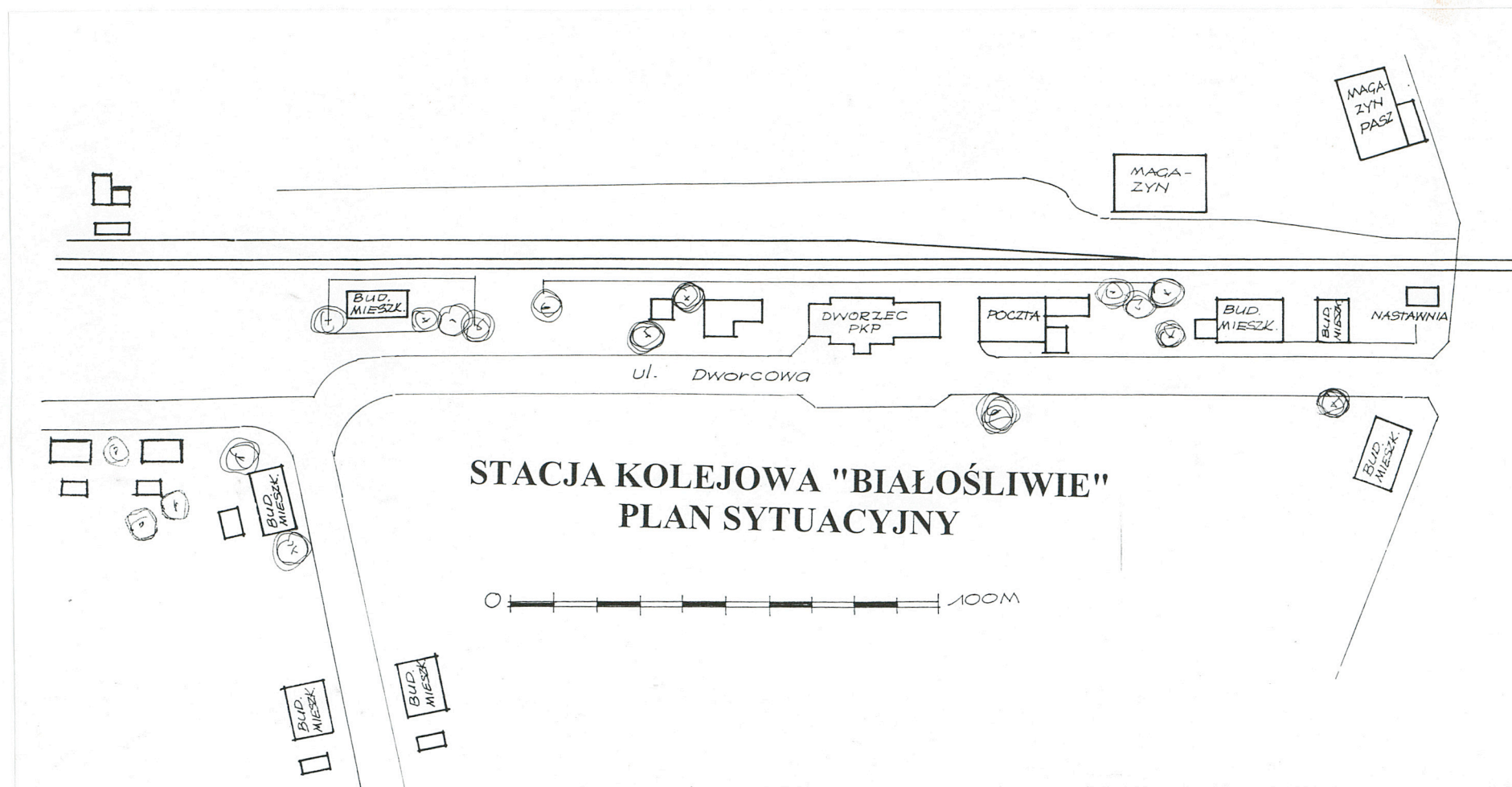
Na stacji brak obiektów technicznych o wartościach zabytkowych. Urządzenia techniczne wielokrotnie modernizowane (nawierzchnia z lat 80-tych XX w., szyny typu S49 na podkładach betonowych).

Wartości zabytkowa posiada układ przestrzenny stacji i architektura budynków: dworca, poczty, magazynu towarowego, budynków mieszkalnych przy ul. Dworcowej nr 4 i 5 oraz budynki nastawni blokowych. Ochrona prawną objęte winny być elewacje zewnętrzne i bryły wymienionych wcześniej budynków.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 5 września 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski







1. Miejscowość

**BIAŁOŚLIWIE**2. Obiekt **ZESPÓŁ  
STACJA KOLEJOWA  
"BIAŁOŚLIWIE"**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

**Dokumentacja fotograficzna i rzut budynku dworca - Verte !**

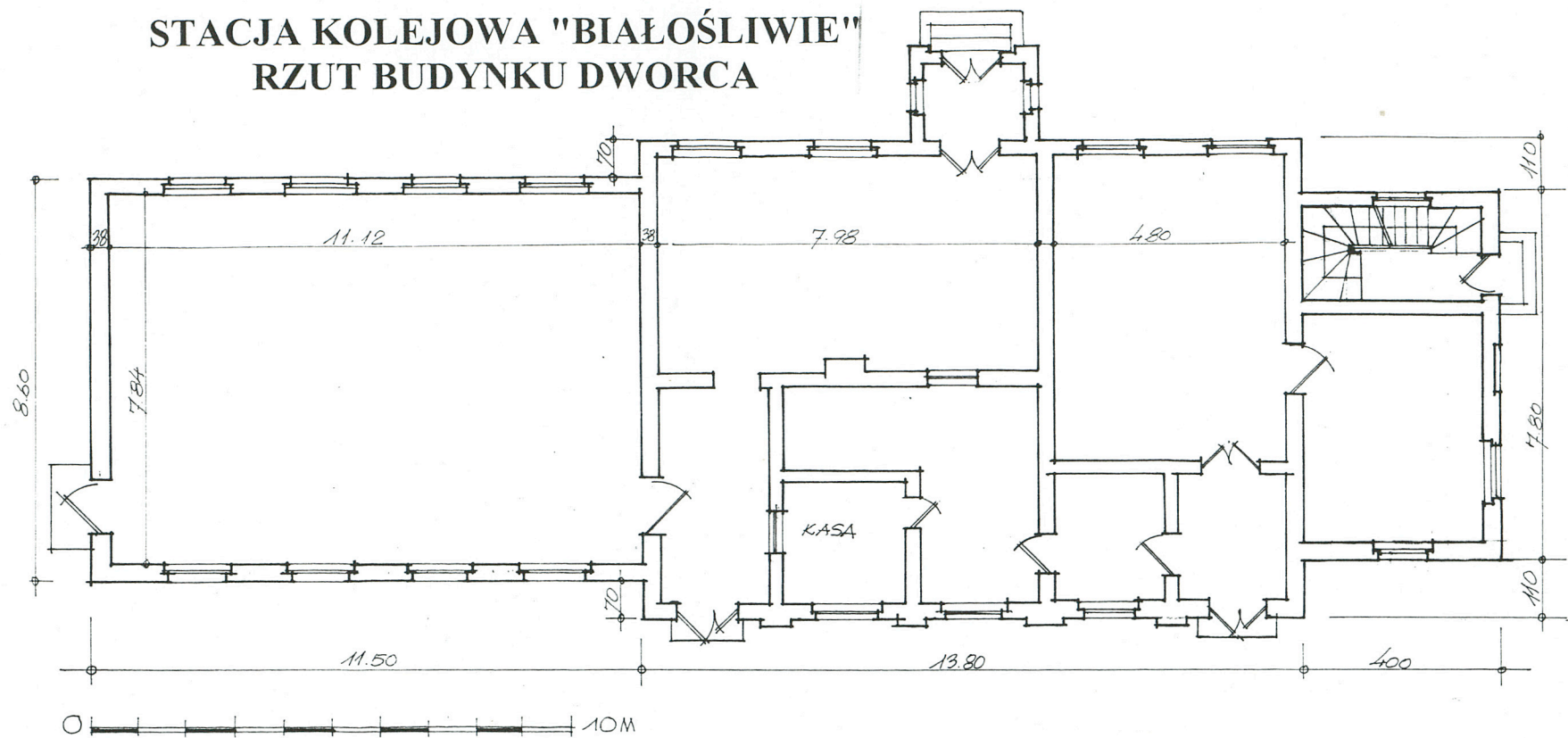
1. Bud. dworca od torowiska - od wschodu, neg. 1500/538/4
2. Bud. dworca od torowiska - od zachodu, neg. 1500/537/6
3. Bud. dworca od torowiska - elewacja południowa, neg. 1400/538/2

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 5 września 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



**STACJA KOLEJOWA "BIAŁOŚLIWIE"**  
**RZUT BUDYNKU DWORCA**





1. Miejscowość

**BIAŁOŚLIWIE**2. Obiekt **ZESPÓŁ  
STACJA KOLEJOWA  
"BIAŁOŚLIWIE"**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

**Dokumentacja fotograficzna - Verte !**

1. Bud. dworca od strony ul. Dworcowej - od wschodu, neg. 1500/525/3
2. Bud. dworca od strony ul. Dworcowej - od zachodu, neg. 1500/527/6
3. Bud. dworca od strony ul. Dworcowej - elewacja północna, neg. 1500/527/2

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 5 września 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





4. Szczyt bud. dworca od wschodu, neg. 1500/525/6



5. Wejście do bud. dworca od strony ul. Dworcowej, neg. 1500/527/4



6. Skrzydło poczekalni od strony ul. Dworcowej, neg. 1500/527/5



7. Okna w elewacji północnej, neg. 1500/527/3



1. Miejscowość

**BIAŁOŚLIWIE**

2. Obiekt ZESPÓŁ

**STACJA KOLEJOWA  
"BIAŁOŚLIWIE"**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

**Dokumentacja fotograficzna - Verte !**

1. Ul. Dworcowa od wschodu, neg. 1500/540/5
2. Szalety dworcowe od strony ul. Dworcowej, neg. 1500/525/4
3. Szalety dworcowe od strony torowiska, neg. 1500/538/6

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 5 września 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





4. Bud. mieszkalny ul. Dworcowa 1 - bud. gosp. od płn-wsch., neg. 1500/528/4.



5. Bud. mieszkalny ul. Dworcowa 1 - bud. gosp. od płn-zach., neg. 1500/528/6.



6. Bud. gospodarczy - dawna pralnia przy bud. Dworcowa 1, neg. 1500/528/5.



7. Budy. gospodarczy i mieszkalny Dworcowa 1 od strony totowiska, neg. 1500/537/1



1. Miejscowość

**BIAŁOŚLIWIE**2. Obiekt    ZESPÓŁ  
**STACJA KOLEJOWA**  
**"BIAŁOŚLIWIE"**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

**Dokumentacja fotograficzna - Verte !**

1. Magazyn ekspedycji towarowej od wsch., neg. 1500/537/3
2. Magazyn ekspedycji towarowej od zach., neg. 1500/537/5
3. Waga wozowa przy magazynie ekspedycji towarowej, neg. 1500/537/4

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 5 września 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





4. Bud. poczty od pld., - od torowiska, neg. 1500/538/1



5. Bud. poczty od pld-wsch, neg. 1500/538/3



6. Bud. poczty od ptn-zach. - od ul. Dworcowej, neg. 1500/528/3



7. Elewacja północna - detal, neg. 1500/528/2



1. Miejscowość

**BIAŁOŚLIWIE**2. Obiekt **ZESPÓŁ  
STACJA KOLEJOWA  
"BIAŁOŚLIWIE"**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

**Dokumentacja fotograficzna - Verte !**

1. Nastawnia blokowa B2 wjazd od zachodu, neg. 1500/536/1
2. Nastawnia blokowa B1 wjazd od wschodu, neg. 1500/539/6
3. Nastawnia blokowa B2 i bud. mieszkalny dróżnika, neg. 1500/539/6

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 5 września 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSidZT S. Januszewski





4. Magazyn - suszarnia pasz, neg. 1500/537/2



5. Budynek mieszkalny ul. Dworcowa 7, neg. 1500/537/1



6. Budynek mieszkalny ul. Dworcowa 10, neg. 1500/540/4



7. Bud. gospodarczy przy Dworcowej 10, neg. 1500/540/3



1. Miejscowość

**BIAŁOŚLIWIE**2. Obiekt **ZESPÓŁ  
STACJA KOLEJOWA  
"BIAŁOŚLIWIE"**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

**Dokumentacja fotograficzna - Verte !**

1. Bud. mieszkalny Dworcowa 5 - od płd-zach., neg. 1500/539/3
2. Bud. mieszkalny Dworcowa 5 - od płd-wsch., neg. 1500/540/1
3. Bud. mieszkalny Dworcowa 5 - detal., neg. 1500/539/4

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 5 września 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





4. Bud. mieszkalny Dworcowa 4 - od pld-zach., neg. 1500/539/2



5. Bud. mieszkalny Dworcowa 4 - od pld-wsch., neg. 1500/540/2



1. Miejscowość <b>BIAŁOŚLIWIE</b>	2. Obiekt: ZESPÓŁ <b>STACJA KOLEJOWA "BIAŁOŚLIWIE"</b>	3. Zawartość wkladki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego ) <b>dokończenie opisu rubryki 13 - Verte !</b>
--------------------------------------	---	---

Dokończenie opisu rubr. 13.

**2. Poczta - ul. Dworcowa 3 (ok. 1860)-** Budynek wolnostojący położony wzdłuż torów w lini budynku dworca po jego wschodniej stronie.

**Materiał.** Budynek posadowiony fundamentach murowanych z kamienia ciosanego i polnego. Ściany nośne i ściany działowe murowane z cegły na zaprawie cementowo-wapiennej. Mury z zewnątrz i od wewnątrz tynkowane. Strop nad piwnicą ceramiczny, systemu Kleina. Pozostałe stropy drewniane, belkowe z tynkowaną podsufitką, oparte na murach nośnych oraz ścianach działowych. W piwnicy posadzka betonowa. Na parterze posadzki z płytek lastriko, pozostałe podłogi drewniane, deskowe. Schody do piwnicy kamienne, granitowe, zabiegowe. W wieży komunikacyjnej schody drewniane, policzkowe, dwubiegowe z balustradą z toczonej trałek. Dach wykonany w konstrukcji drewnianej o małym kącie nachylenia połaci, kryty papą bitumiczną. Więźba dachowa drewniana, krokwiowo-płatwiowa ze ścianką kolankową. Stolarka okienna drewniana, podwójna oraz pojedyncza klatki schodowej. Drzwi zewnętrzne drewniane, dwuskrzydłowe z nadświetlami. Drzwi wewnętrzne płycinowe. **Plan i bryła.** Budynek o bryle zbliżonej do części centralnej budynku dworca z wieżową dobudówką klatki schodowej od strony wschodniej. Część główna założona na planie prostokąta o wymiarach 13,80 x 10,00 m, dwukondygnacyjna z częściowym podpiwniczeniem, przykryta dachem dwuspadowym o minimalnym spadku. Wieża zwarta z budynkiem od strony wschodniej na planie prostokąta o wymiarach 4,20 x 5,80 m. Wieża wyższa od części głównej kryta dachem czterospadowym. Od części głównej wyróżniona kształtem otworów okiennych, które tu zwieńczone są łukiem pełnym. Parte zajmują pomieszczenia poczty a piętro trzy mieszkania. **Elewacje.** Elewacje budynku jednorodne dla wszystkich części tynkowane i malowane wspólnie farbą emulsyjną na kolor żółty z detalem architektonicznym w kolorze brązowym. Farbą emulsyjną pomalowany również kamienny cokół. Otwory okienne części głównej prostokątne, ujęte w tynkowane, malowane na kolor brązowy opaski zwieńczone od góry odcinkami gzymsów. Podziały poziome wprowadzone przez gzymsy międzykondygnacyjne i oddzielające bryłę główną od poddasza. Elewacje frontowe pięcioosiowe z wejściami w osiach środkowych tak od strony ul. Dworcowej jak i od peronu. W szczytach części głównej okna doświetlające poddasze zwieńczone łukiem pełnym (tak jak w wieży komunikacyjnej). Część budynku mieszcząca klatkę schodową o detalu podkreślającym charakter wieżowy. Rozbudowany detal wejścia głównego, okna trzony w ścianie szczytowej ułożone na przemian doświetlając półpietra. Głowica oddzielona od trzonu gzymsiem z oknami o łuku pełnym. Całość nakryta dachem czterospadowym o wydatnym okapie. **Instalacje.** Elektryczna, grzewcza (piece), telefoniczna. Instalacja ogromowa, rynny i rury spustowe sprawne.

**2. MAGAZYN EKSPEDYCJI KOLEJOWEJ (ok. 1880)-** Magazyn ekspedycji usytuowano po południowej stronie dworca kolejowego, kalenicowo w stosunku do linii kolejowej. **Materiał.** Bud. posadowiony kamiennych fundamentach, wzniesiony jako murowany z cegły na zaprawie wapienno-cementowej. Mury z zewnątrz spoinowane, od wewnątrz bielone. Część zach. częściowo podpiwniczona ze stropem ceramicznym, systemu Kleina, w części wsch. strop betonowy, dozbroyony, oparty na murach nośnych i słupach betonowych. W piwnicy posadzki ceglane oraz betonowe, na parterze drewniane, deskowe oraz betonowe przykryte płytami pilśniowymi. Schody do piwnicy w części zach. kamienne, granitowe, zabiegowe, w części wsch. betonowe, jednobiegowe. Dach wykonany w konstrukcji drewnianej o małym kącie nachylenia połaci z szerokimi okapami, kryty papą bitumiczną na deskowaniu pełnym. Więźba dachowa płatwiowo-kleszczowa, oparta na kalenicowej ścianie kolanowej. Stolarka okienna pojedyncza, metalowa, typu przemysłowego z drobnymi podziałami wewnętrznymi. Otwory okienne i drzwiowe sklepione łukiem odcinkowym. Wrota magazynu metalowe, dwuskrzydłowe, rozsuwane. **Plan.** Bud. magazynu założony na planie wydłużonego prostokąta na osi wsch.-zach. Wnętrze z podziałem na dwa składy, wykorzystywane było do przechowywania przewożonych koleją towarów. **Bryła** prostopadłościenna, przykryta dachem o małym kącie nachylenia połaci, dwuspadowym. Bud. częściowo podpiwniczony, parterowy, z betonowo-drewnianą rampą za- i wyladowczą przy elewacjach pld. i pln. **Elewacje** ceglane, spoinowane, ze skromnym detalem architektonicznym kształtowanym w cegle (nadproża, podokienniki) i drewnie (szerokie okapy dachu z profilowanymi zakończeniami krokwi, wspornikami płatwii). Otwory okienne sklepione łukiem pełnym z drobnymi podziałami wewnętrznymi. Stolarka drzwiowa wtórna, prostokątna, przesłania pierwotne otwory, zamknięte łukiem pełnym. W części wsch. magazynu, w przyziemiu otwory okienne, okratowane, sklepione łukiem odcinkowym, doświetlające piwnice - elewacji pln. i pld. są one przesłonięte przez betonową rampę.

**Verte !**

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 4 sierpnia 2001 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



### **Budynki mieszkalne.**

W linii zabudowy dworca położone są budynki poczty (ul. Dworcowa 2) i budynek mieszkalny z gospodarczym (ul. Dworcowa 1). Zespół dwóch budynków mieszkalnych z gospodarczymi położony jest w odległości ok. 200 m na wschód od budynku dworca (ul. Dworcowa 4 i 5). Budynki ul. Dworcowa 7, 10, 11 i 12 położone są przy bocznej ulicy, która prowadzona jest na północ od ul. Dworcowej. Są to budynki wzniesione w ok. 1910 roku. Dominujące znaczenie dla wartości zabytkowej stacji noszą w sobie budynki mieszkalne położone przy ul. Dworcowej 4 i 5.

#### **4. BUD. MIESZKALNE nr 4 i 5 (ok. 1880).**

Bud. mieszkalny pracowników kolei położony jest na wschodnim obrzeżu stacji PKP. **Materiał.** Bud. mieszkalny posadowiony na fundamentach ceglanych, wzniesiony jako murowany z cegły ceramicznej, pełnej, na zaprawie wapienno-cementowej. Mury z zewnątrz i od wewnątrz tynkowane. Strop nad piwnicą ceramiczny, systemu Kleina. Pozostałe stropy drewniane, belkowe z tynkowaną podsufitką, oparte na murach nośnych oraz ściankach działowych. Posadzka w piwnicy, parteru klatki schodowej betonowa, pozostałe podłogi drewniane, deskowe - w części mieszkalnej podłogi przykryte wykładzinami PCV. Schody do piwnicy ceglane, zabiegowe. Na wyższe kondygnacje prowadzą schody drewniane, policzkowe, zabiegowe z balustradą drewnianą (tralki toczone). Dach wykonany w konstrukcji drewnianej o dużym kącie nachylenia połaci, kryty dachówką ceramiczną. Wieżba dachowa płatwiowo-kleszowa. Stolarka okienna drewniana, podwójna, pierwotna oraz wtórna z PCV. Drzwi zewnętrzne drewniane, dwuskrzydłowe, płycinowe, drzwi wewnętrzne jednoskrzydłowe (pierwotne oraz wtórne). **Plan.** Bud. mieszkalny założony na planie zbliżonym do prostokąta o osi podłużnej płn.-płd. z aneksami socjalno-gospodarczymi od płn. i płd. Budynek dwurodzinny. Każda rodzina ma dwa pokoje i kuchnię z łazienką na parterze oraz pokój na poddaszu. **Bryła** prostopadłościenna, przykryta stromym, dwupołaciowym dachem z naczółkami i masywnymi, ceglany kominami w kalenicy i lukarnami przykrytymi daszkami pulpitemowymi. Budynek parterowy, podpiwniczony, z użytkowym poddaszem, zwarty od płn. i płd. z niższymi budynkami gospodarczymi. **Elewacje** tynkowane z wyeksponowanym ceglany detalem architektonicznym, nawiązującym do tradycji budownictwa regionalnego. W przyziemiu ceglany cokół w formie odstawki z oknami zamkniętymi łukiem odcinkowym, doświetlającymi piwnice. Elewacje tynkowane kontrastują z wyeksponowaną artykulacją poziomą i pionową ceglanych pasów. Okna prostokątne o różnicowanej wielkości. Drzwi wejściowe w skrajnych osiach elewacji zach., umieszczone we wnęce, poprzedzone granitowymi stopniami z masywną, ceglana balustradą. **Instalacje.** Elektryczna, grzewcza, wodna (hydrofor), szambo, rynny i rury spustowe, telefoniczna.

#### **5. SZALET STACYJNY Z BUD. GOSPODARCZYM - 1851**

Szalet usytuowany jest na wschód od dworca. **Materiał.** Budynek posadowiony jest na fundamentach ceglanych, wzniesiony jako murowany z cegły ceramicznej, pełnej na zaprawie wapienno-cementowej. Mury z zewnątrz tynkowane. Ścianki działowe kabin szaletu w konstrukcji drewnianej, oszalowanej deskami. Posadzki betonowe, podłoga poddasza drewniana, deskowa. Strop drewniany, belkowy oraz typu Kleina. Dach wykonany w konstrukcji drewnianej o dużym kącie nachylenia połaci, kryty dachówką ceramiczną. Wieżba dachowa krokwiowo-płatwiowa. Stolarka okienna metalowa, z drobnymi podziałami wewnętrznymi, drzwiowa drewniana, pojedyncza, deskowa. **Plan.** Obiekt założony na planie zbliżonym do prostokąta, z lekkim poszerzeniem części płd. w kierunku wsch. i zach. Szalet stacyjny umieszczono od strony peronu, tj. w części płn. obiektu, w pomieszczeniu płd.-wsch. mieściła się remiza, czyli skład stacyjnego sprzętu gaśniczego. Część płd.-zach. to pomieszczenia gospodarcze zawiadowcy stacji: kurnik, chlewik, skład opału. **Bryła.** Obiekt jednokondygnacyjny, niepodpiwniczony, z użytkowym poddaszem, przykryty dachem wielopołaciowym, o dużym kącie nachylenia połaci. **Elewacje** tynkowane z ubogim detalem architektonicznym kształtowanym w cegle - nadproża, podokienniki, itd. Elewacje wieńczy szeroki okap dachu. Okna zamknięte łukiem odcinkowym z drobnymi podziałami wewnętrznymi.

**6. Nastawnie B1 i B2** zbudowano ok. roku 1910. Obie nastawnie powstały według tego samego, typowego projektu. Są to budowle dwukondygnacyjne, niepodpiwniczone, przekryte dachem czterospadowym o minimalnym nachyleniu połaci. Konstrukcja ścian ceglana na zaprawie cementowo - wapiennej. Ściany od zewnątrz wypoinowane, od wewnątrz otynkowane. Stropy drewniane, nagie. Schody drewniane, zabiegowe. Dach kryty papą na deskowaniu. Okna stalowe pojedyncze typu przemysłowego z drobnymi podziałami. Główne drzwi drewniane z nadświetłem. drzwi do lampiarni drewniane, pełne. Rzut na planie prostokąta o wymiarach 10 x 5 m. Na parterze są dwa pomieszczenia: większe zajmują urządzenia naprężaczy linek regulujących pracę zwrotnicy i semaforów, mniejsze, z osobnym wejściem, to lampiarnia. Na piętrze jedno duże pomieszczenie, z oknami w trzech ścianach, pozwalającymi obserwować teren całej stacji. Znajdują się tu nastawnie mechaniczne z aparatami blokowymi, dźwigniami zwrotnicowymi i sygnałowymi.